Żeglarz



Czerwiec 1939



KTÓRA ZE ŚRUB BĘDZIE WŁADAĆ morzem? Oto pytanie. Jaśniej pisząc - śruba-śmigło, czy śmiga-śruba? Jeszcze jaśniej — okręt, czy samolot zdobędzie wawrzyn *ostatniego zwycięstwa*. Ciekawe wywody na ten temat przeprowadza, posługując się rysunkami sytuacyjnymi, mjr. dypl. Ludwik Szul w drukowanym w *Przeglądzie Lotniczym* (1939, n. 1. s. 2-37) artykule p. t.: *Lotnictwo jako nowy czynnik panowania na morzach śródlądowych*. Ile jest w tym twierdzeniu słuszności — zadecydujemy po zapoznaniu się z treścią podanego poniżej *„omówienia“* tego artykułu.

„Gdyby Anglia dawniej chciała wywrzeć nacisk na Włochy — zaczyna Autor swe wywody — *to zebrałaby swe jednostki morskie na Malcie. Natomiast niedawno, gdy interesy angielskie na morzu Śródziemnym były zagrożone, postąpiła wręcz przeciwnie. Okręty angielskie zostały wycofane z Malty do Gibraltaru i Port Said, to jest do portów oddalonych o tysiąc kilometrów od baz lotnictwa włoskiego“*. (Weźmy do ręki atlas i przypatrzmy się mapie m. Śródziemnego!). Lotnictwo, włoskie lotnictwo jest tego bezpośrednią przyczyną. Malta oddalona o 100 km. od Sycylii, bazy wypadowej lotnictwa włoskiego, jest zdaniem Autora poważnie zagrożonym punktem, tym bardziej, że dotychczas nie wyposażonym w odpowiednie środki przeciwlotnicze, — a po drugie — nalot na port jest, jak to wykazało *Laboratorium Doświadczalne Wojenne - Hiszpania*, najbezpieczniejszy z pośród rozlicznych działań lotniczych podczas zawieruchy wojennej. Przeważnie stosowany *lot po prostej* można w nalotach tego rodzaju zastąpić bombardowaniem z lotu poziomego, ślizgowego lub nurkowego (wysokość 8000—3000 m). Każdą bombę uderzającą w powierzchnię portu, warsztaty lub miejscowość uważać należy *za trafną*. Autor twierdzi stanowczo, że taki nalot (biorąc praktycznie) skończy się zanim rozlegną się sygnały alarmowe *(samolot nadlatujący o świcie lub zmroku na wysokości 8000 m., schodzący lotem ślizgowym z zamkniętym gazem, rzucający materiał wybuchowy z wys. 6000 m. będzie już w odlocie gdy tymczasem artyleria potrzebuje 2 minut do oddania pierwszego strzału i 40 sek. nim pocisk doleci celu)*. Zwraca też autor uwagę na zupełną bezużyteczność w tego rodzaju walce samolotów myśliwskich *(potrzebna znajomość trasy odlotu nieprzyjaciela)*.

Wspomnieliśmy już o Hiszpanii jako terenie doświadczalnym. Artyleria przeciwlotnicza i samoloty myśliwskie spełniły w głębi lądu skutecznie swoje zadania. — Naloty jednak, na Barcelonę i Walencję samolotów narodowych z bazy wypadowej na Majorce (Palma) uchodziły prawie bezkarnie.

W podobnym do Malty położeniu jest Gibraltar (naloty z Hiszpanii lub Marokka). W sytuacjach mniej lub więcej podobnych znajdują się wszystkie bazy wojenno-morskie w basenie m. Śródziemnego, (analog. Bałtyku) — i to włoskie w cokolwiek krytyczniejszym niż angielskie.

Lotnictwo *zmniejsza powielekroć obszary morskie*, ostatnio kusi się o zmniejszenie oceanów. Panem morza będzie państwo o najkorzystniej rozplanowanych bazach lotniczo-morskich *(flota wojenna morska i powietrzna; zachowanie stosunków wzajemnych obu broni — w stosunku do takiegoż zestawienia tych samych broni u nieprzyjaciela czy nieprzyjaciół)*.

Charakteryzując bazy takie zwraca Autor uwagę na duże znaczenie dla nich przedmorza. Żadne *przedmorze* w basenie m. Śródziemnego nie może się równać z *przedmorzem* Portsmuth lub Scapa Flow. Jedynie *przedmorze* Bizerty (dzięki przybrzeżnemu jezioru) ma ponad 150 km², Neapolu wynosi — 1, 5 km², nieco większe są Gibraltaru i Malty, Tulonu wynosi — 10 km², Specji — 14 km².

Flota angielska jest i w tym korzystniejszym położeniu, że może się wycofać (Gibraltar, Kanał Suezki), gdy tymczasem włoska musi pozostać w zasięgu działania lotnictwa angielskiego. Na tej podstawie dochodzi Autor do wniosku, że dotychczas w tym basenie nie dokonało się żadne przesunięcie sił. Nawet wyparcie Anglii z tych szlaków *(zagroziłoby jedynie ludności, podniosło stawki ubezpieczeniowe i fracht jak w l. 1914-18)*, wskrzeszenie żeglugi wokoło Afryki — nie przyniosłoby deficytu. Obszar m. Śródziemnego zamknięty jest jednak przez Anglię Adenem i Gibraltarem. O tym trzeba pamiętać.

Zagrożoną przez lotnictwo i okręty podwodne może być, b. ważny udział w życiu gospodarczym Italii biorąca, *żegluga przybrzeżna* (za wyj. rzeki Pad - większość ludności i bogactw skupia się nad brzegami morskimi). Przerwanie tej żeglugi zmusiłoby kraj do przerzucenia transportów na drogi lądowe. Tu jednak brak węgla i ropy dałby się poważnie we znaki.

Naloty włoskie na wyspy brytyjskie są przedsięwzięciem bardziej skomplikowanym.

Największą zaletą lotnictwa jest to, że skuteczność jego działania nie pozostaje w żadnym stosunku z jego siłą *(liczebność, jakość składowa)*. gdy w działaniach floty rozstrzyga siła ognia.

Do dzisiejszych zadań floty wojennej należy: 1) *zapewnienie sobie lub przerwanie nieprzyjacielowi komunikacji i transportów wojennych*, — 2) *napadanie na wybrzeża nieprzyjacielskie (bombardowanie, desanty)*, — 3) *obrona własnego wybrzeża*.

W części II-giej przerzuca się Autor na Bałtyk jako obszar *wojskowo-geograficzny*. Rola lotnictwa jest tu jeszcze ważniejsza. — Nasze dwa *kompensatory* (Z.S.R.R. i Niemcy) mają zapewnioną ucieczkę z wód Bałtyku (Niemcy przez kanał kiloński). Mała powierzchnia morza (422.000 km²) zmniejszona jeszcze progami i odnogami zamkniętymi zatokami *(szer. średnia 250-300 km)* zwiększa zagrożenie z powietrza. *„Lotnictwo jest jedynym i najwłaściwszym środkiem walki państwa potencjonalnie słabszego przeciw flocie państwa silniejszego na morzu śródlądowym, a szczególnie na Bałtyku“* (s. 26).

Flota wojenna nie jest dzisiaj w stanie zagrozić brzegom jakiegokolwiek państwa posiadającego wojsko lądowe i lotnictwo.

Oto dlaczego należy wszelkimi możliwymi środkami zwiększać siłę polskich skrzydeł.

A.

Mapa Romieszczenia Polaków. Nakładem Głównej Księgarni Wojskowej ukazała się w tych dniach mapa rozmieszczenia Polaków w Polsce i sąsiednich krajach europejskich mgr. Stanisława Wendekera.

Mapa ta, oparta na najnowszych danych urzędowych, wskazuje w jasny sposób, gdzie mieszkają Polacy w większości w stosunku do innych narodowości, a gdzie w mniejszości. Na mapie tej widzimy ponad to granice Polski w najdalszym ich historycznym zasięgu na zachodzie i wschodzie. Wykres kołowy, umieszczony obok mapy głównej, przedstawia ilości Polaków zamieszkałych w poszczególnych państwach europejskich poza Polską. Obraz, który daje ta mapa, jest niezwykle uderzający. Zasięgi dawnych granic uwypuklają dawną Polskę, sięgającą od morza do morza, dzięki twardej i nieustępliwej walce na zachodzie i federacjom z pobratymczymi narodami na wschodzie. Widać dalej na

(dokończenie na str. 130)

CZER
WIEC
1939

Żeglarz

ROK V
NR - 6
1939

Rozkaz Naczelnika Harcerzy

L. 15 z dnia 15 maja 1939 r.

Harcerze!

Od 25 czerwca do 2 lipca br. obchodzone będą w Polsce „Dni Ligi Morskiej i Kolonialnej".

Zadaniem ich — zwrócenie uwagi Polaków na doniosłość zagadnień morskich i kolonialnych, od wieków u nas zaniedbanych. Największą potrzebą naszą jest dawnych błędów naprawienie. Zdecydowanie odparte zostały usiłowania odsunięcia nas od Bałtyku.

Polacy odepchnąć się od Bałtyku nie dadzą!

Na młodzieży polskiej ciąży obowiązek związania się z morzem nie tylko uczuciem, ale pełnym zrozumieniem spraw morskich.

Wy, harcerze, obowiązek ten spełnić musicie!

Przez uprawianie sportów wodnych, żeglarstwa,—przygotowujecie się do poznania dwóch żywiołów pełnego morza — wody i wiatru.

Na wędrówkach kajakowych rzekami Polski zrozumiecie znaczenie dróg wodnych, zbliżających morze w głąb kraju.

Każdy harcerz musi być gotów iść, jako pionier w świat szeroki, by nieść polską myśl, polską kulturę i cywilizację, pracować dla polskich potrzeb gospodarczych.

Zapoznając się z morzem i koloniami oraz życiem marynarki handlowej i wojennej, poznacie nowy świat, ludzi silnych i prostych, ludzi o szerokich horyzontach. Trzeba poznawać obce kraje, język i obyczaje. Zrozumiecie też konieczność uzyskania dostępu do źródeł surowców.

Niech harcerze staną na czele morskiego pokolenia Polaków i polskich pionierów kolonialnych!

Zarządzenie wykonawcze.

1. Na wszystkich obozach i kursach odbędą się w okresie „Dni Ligi Morskiej i Kolonialnej" ogniska, na których Rozkaz ten będzie odczytany, a gawęda zostanie poświęcona sprawom morskim.
2. Harcerze pozostali w swoich jednostkach organizacyjnych, wezmą udział w obchodach „Dni Ligi Morskiej i Kolonialnej".
3. Komendanci chorągwi i hufcowi nawiążą współpracę z lokalnymi Komitetami L.M.K. „Dni Ligi Morskiej i Kolonialnej".
4. Po materiały propagandowe, ilustrujące zagadnienie morza i kolonij można zwracać się do lokalnych placówek L.M.K.

CZUWAJ!

Naczelnik Harcerzy

(—) Zbigniew Trylski

WŁADYSŁAW DRAPELLA

POLSKA FILOZOFIA KOLONIALNA

(Szkic)

I
UWAGI WSTĘPNE.

W roku 1853 cztery amerykańskie okręty wojenne, pod dowództwem komandora Perry zarzuciły kotwice na niedostępnych przez lat wiele dla białych przybyszów ze Wschodu i Zachodu, wodach samurajów.

Fakt ten nie nasunie zapewne czytelnikowi żadnych refleksyj, jednak na historię podbojów, rozszerzania się, rozprzestrzeniania, prężności, z jaką fala ludzka wyrzucona poza własne granice rozlewa się po świecie, ma niezaprzeczalne i głębokie wpływy.

I teraz jeszcze mógłby ktoś zaprzeczyć, że takich faktów było dużo, a więc nie mają one wyraźnego znaczenia, nie oznaczają epok i okresów, stanów początkowych czy zakończeń.

Czy próżność dam starożytnego Egiptu miała jaki związek z wyprawami, które dzisiaj nazwalibyśmy niewątpliwie k o l o n i a l n y m i, gdyż miały za cel jedyny nie *światoznawstwo* (szersze pojęcie krajoznawstwa, — które odnosi się tylko do własnego kraju) lecz zdobycie korzeni z których otrzymywało się pożądany kosmetyk?

Dla badacza tych zdarzeń istnieje jednak niezaprzeczalna i głęboka między tymi zdarzeniami *zależność*. Dla badacza więc, badacza-filozofa, wszystko jest ważne. To ogólne twierdzenie prowadzi do twierdzeń bardzo ścisłych. Operowanie *szeregami synchronicznymi wypadków* prowadzi wprost do bram f i l o z o f i i k o l o n i z a c j i.

A więc chęć odkrycia najgłębszych przyczyn rozgrywających się wokoło zdarzeń, chęć najcelniejszego ich o m ó w i e n i a *(prezentacji)* i w y j a ś n i e n i a *(tworzenie teoryj, szkół i systemów)*, stworzy to co nazwiemy — ś w i a t o p o g l ą d e m k o l o n i a l n y m.

Ten światopogląd kolonialny to przecież nic innego jak początek pełnej f i l o z o f i i k o l o n i a l n e j, która z niego wyrośnie bogata w materiały źródłowe, literaturę, twórców, systemy, szkoły, historię *(filozofii kolonialnej)*, doświadczenie itd. itd.

I dlatego nie dziwmy się twierdzeniu, że fakt z 1853 r. był bezpośrednią przyczyną powrotu komandora Perry w to samo miejsce roku następnego z żądaniem *(popartym siłą ludzi i okrętów dziesięciu)* przyjaznego nawiązania stosunków handlowych między jego gwiaździstą banderą a słoneczną Japonii.

Ten fakt *wygrzebał* Japonię z *zapomnienia*, pchnął ją do prawie natychmiastowej walki z narzucającymi jej się potęgami rozbudził nagły głód terytorialny *(wojna z Chinami: 1894-5)*, który obecnie w lat kilkadziesiąt odżył z całą energią i uporem *(upór zorganizowany)*. Nie wstrzymałby biegu zdarzeń opór patrioty- magnata japońskiego z nad cieśniny Szimonoseki, który ogniem chciał odegnać floty obece, jak nie zdołała Anglia utrzymać w ryzach swych kolonij w Ameryce. Strzały do działaczy amerykańskich w Bostonie (1773) protestujących zatopieniem ładunków nowosprowadzonej herbaty na nowych warunkach, dały początek kongresowi w Filadelfii (1777), na którym proklamowano niepodległość.

Takich faktów pozornie drobnych było legion; każdy z tych drobnych i nikłych zdarzeń-ogników rozpoczynając swój lot w historii-atmosferze rozpalał się faktami, które swojem pojawieniem się stwarzał — ciągnąc za sobą gwiezdną sieć zagadnień, coś jak ogon lecącej komety.

Rzadko jest wiadomem, który strzał jest początkiem nadchodzącej rewolucji.

Zbierze kiedyś te bolidy-zdarzenia i komety-wypadki jakiś zbieracz-filozof w księgę najciekawszą jakąkiedykolwiek stworzyła najgenjalsza wyobraźnia artysty — i da jej niewątpliwie tytuł nie więcej frapujący i nie mniej zniechęcający do czytania, jak tytuł tego oto artykułu.

Tym zbieraczem-filozofem będzie zapewne jakiś kolonista naukowiec, mędrzec, wygnany z granic swej ojczyzny dążeniem wewnętrznym dojścia „na skraj świata”, lub nędzą, mądry umysł filozoficzny i rzutki, łatwy zmysł praktyczny w jednej osobie. Będzie nim może żeglarz, syn Odyssa napróżno chcący wrócić, do swej Metropolii-Itaki, wódz - Argonauta, co za widnokręgiem tysiącznym nie znalazł nic więcej, prócz życia twardego na wierzchu i niewidzialnych wszędzie rozetkanych, w siatkę zwiewną, ale odradzającą się — zdarzeń historycznych.

Wracajmy!!!

W jaki sposób się to stanie i kto to stworzy jest to nam zupełnie (narazie) obojętne. Niech tworzy - i prędko!

Mamy więc obowiązek przyczynić się do powstania konkretnego pojęcia (później nauki) f i l o z o f i i k o l o n i a l n e j — w sposób jaki jest nam dostępny przy *najgłębszych* i *najkrytyczniejszych* do tego tematu podejściach.

Mamy prawo!

To dużo — i właśnie tu tkwi przyczyna błędów, rozbieżności i nieporozumień.

Wprowadzając pojęcie filozofii kolonialnej, czy filozofii kolonizacyj, pojęcie polskiej filozofii kolonialnej *(od wczesnego okresu wschodniego za Kazimierza Wielkiego — do wędrówek za chlebem do Westfalii, Ameryki Kanady, Argentyny, ostatnio - Łotwy)* dotychczas niesłyszane, jestem tak samo głęboko przekonany o słuszności takiego stanu rzeczy (myślowo-filozoficznego) — jak gdy wprowadzałem niedawno pojęcie szerokie, sięgające poza siódmy horyzont — kultury morskiej.

Pójdą za nimi zapewne pojęcia kultury kolonialnej i filozofii kultury morskiej i polskiej filozofii morskiej.

Wszystkie tej osobliwej gromady pojęcia będą się niejednokrotnie ze sobą zazębiać; dorobki rozumowe wspierać i zwalczać, zaprzeczać i potwierdzać własne losy i znaczenie, ginąć dla oka badacza i ukazywać się w liniach grubych, stopami skrwawionymi pierwszego włóczegi-kolonisty wydeptanych w piaskach pustynnych i górach skalistych, grząskich gliniastych osypiskach i pachnących rozległych stepach.... W wiecznie żywych bróżdach, leżących w poprzek mórz najrozleglejszych, wyrytych przez statki skądciś nadpływające — i gdzieś ginące... żeglarzy - zdobywców.

Słuszność takiego stanowiska i dążeń — jest zupełna. (c.d.n.)



JÓZEF TOMCZYK

JAK WYKONAĆ WZOROWĄ SKRZYNKĘ BOSMAŃSKĄ

Na łodzi żaglowej, a zwłaszcza na jachcie, często zmuszeni jesteśmy posłużyć się narzędziami. Czy to będzie konieczność przykręcenia śruby lub założenia szekli, czy też przybicia jakiejś listewki, a zwłaszcza naprawienia uszkodzonej części takielunku lub jachtu — posłużyć się musimy narzędziami.

Przeprowadzenie remontu jachtu, zwłaszcza na wiosnę, bez narzędzi jest rzeczą nie do pomyślenia.

Łodzie i jachty szkolne, a przede wszystkim turystyczne, winny być zaopatrzone w niezbędne narzędzia, przybory żeglarskie i części zapasowe.

Do tego celu służyć ma skrzynka bosmańska.

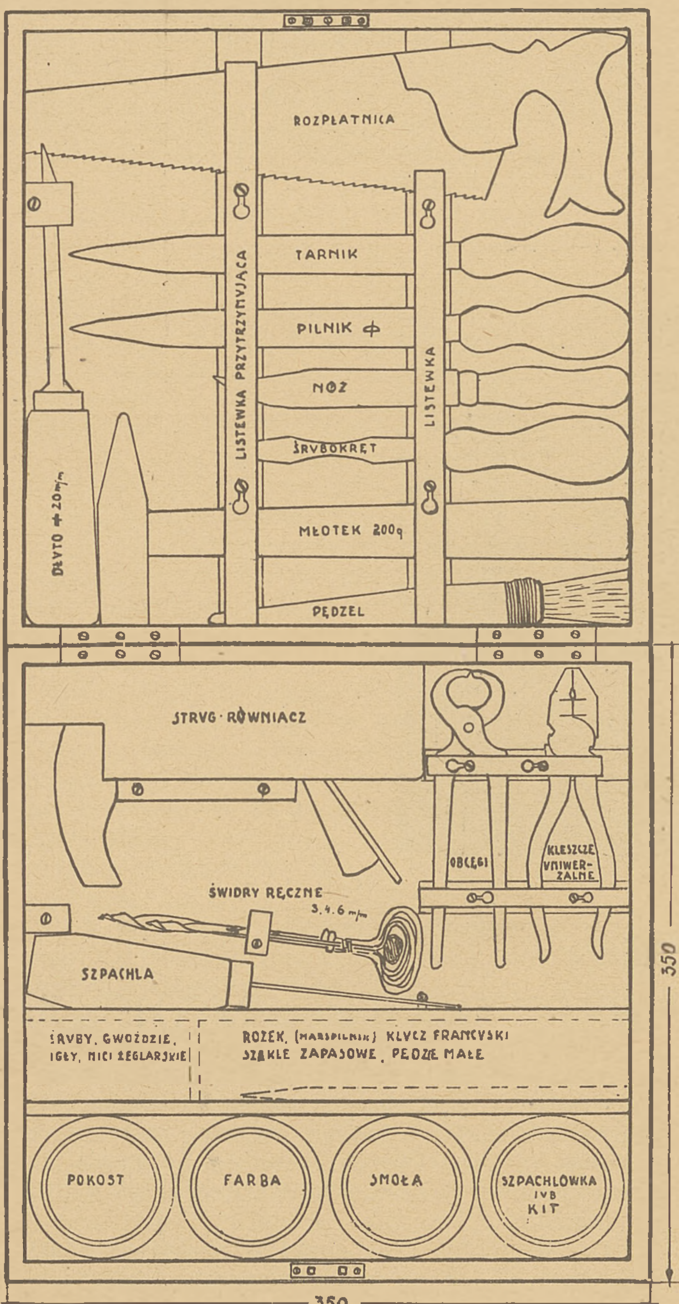
Pudełko czworokątne wykonamy z desek sosnowych 10—12 mm. grubości i z dykty — klejonki sosnowej 5mm. *(sucho klejonej)*. Najpierw wykonać należy ramkę *(pobocznicę)* z deseczek o wymiarach jak na rysunku, łącząc krawędzie na zwidłowanie płetwowe. Następnie przygotowane odpowiednie kawałki klejonki sosnowej przyklejamy certusem do ramy — pobocznicy. Aby klejonka dokładniej przylegała do krawędzi należy pudełko skręcić krejcami lub włożyć w prasę.

Po wyschnięciu (24 godz.) wyrównujemy boki strugiem — lekko zaokrąglamy ostre krawędzie i oczyszamy szklakiem. Dla wzmocnienia możemy płaty dykty skręcić śrubkami jak widać na rysunku. Z kolei wyznaczamy linię przecięcia pudełka i przerzynamy równo piłką, a krawędzie wygładzamy i oczyszczamy szklakiem.

Teraz dopiero przykręcamy zawiasy, wstawiamy zamek i przymocowujemy rączkę metalową lub uchwyt skórzany. Pozostaje nam teraz tylko zapuścić pudełko pokostem i zaciągnąć politurą.

A teraz skrzynkę trzeba wypełnić przyrządami najpotrzebniejszymi. Każde narzędzie zbędne należy zaliczy do t. zw. „uciążliwych cudzoziemców". W s k r z y n c e   b o s m a ń s k i e j nie ma dla nich miejsca.

Chcąc posiadać wszystkie narzędzia należy się zaopatrzyć w następujący komplet:



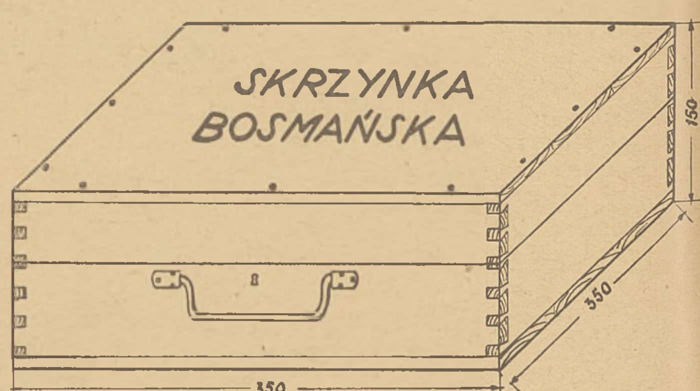
1 *Piłka rozpłatnica* 520 mm.
2. *Strug równiacz.*
3. *Młotek* 200 g.
4. *Obcęgi zwykłe.*
5. *Kleszcze uniwersalne.*
6. *Klucz francuski mały.*
7. *Śrubokręt.*
8. *Dłuto płaskie* 20 mm.
9. *Pilnik półokrągły.*
10. *Tarnik.*
11. *Nóż do drzewa.*
12. *Szpachla.*
13. *Kolec stalowy.*
14. *Świdry ręczne* 3, 4, 6 mm.
15. *Rożek bosmański (marspikiel).*
16. *Miara składana lub stalowa* 30 cm.
17. *Pędzel do farb (duży i mały).*
18. *Puszka z pokostem.*
19. *Puszka z farbą.*
20. *Puszka ze smołą.*
21. *Puszka ze szpachlówką, lub kitem.*
22. *Pakuły.*
23. *Śruby i gwoździe.*
24. *Igły i nici żeglarskie.*
25. *Części zapasowe (szakle i t. p.).*

Z kolei przystępujemy do umocowania wymienionych narzędzi i przyborów bosmańskich w skrzynce. Przed tym jednak należy narzędzia w y p r a w i ć t. zn. nałożyć części drewniane, zapuścić pokostem, osadzić trzonki na pilnikach, słowem przygotować je do s t a n u   u ż y w a l n o ś c i.

Rozmieszczenie narzędzi zostało tak rozwiązane, że każda część ma swoje miejsce i umocowana jest specjalnymi listewkami.

Ponadto w skrzynce są dwie przegrody, w jednej znajdują się puszki — pudełka ,a w drugiej przegrodzie, zamykanej, mieszczą się drobne przybory żeglarskie.

Skrzynka bosmańska pomyślaną jest jako wzo-



rowa. Jest rzeczą oczywistą, że rozwiązanie i urządzenie skrzynki, zależne jest od ilości i wymiarów poszczególnych narzędzi i przyborów. Rozwiązania inne, może być celowsze — są rzeczą tych, którzy skrzynki takie, do swych łodzi czy jachtów wykonywać będą.

Opisana skrzynka bosmańska ma być tylko wzorowym przykładem jak należy takie rzeczy rozwiązywać.

WINCENTY WIELKI (CZEREWKI)

NAROCZ OCZEKUJE...

Zbliżają się letnie miesiące — lipiec i sierpień. Któż je lepiej wykorzysta jak nie my — harcerze! Wszak przed nami roztacza się tyle perspektyw, które umiejętnie potrafimy wykorzystać. A już najwięcej będą mieli ci do powiedzenia, co to czas wakacyjny spędzą na falach wodnych. Wybierającym się nad Narocz, przedstawię, tak na odległość, olbrzymie to jezioro, aby, jak się z nim zetkną, z całą umiejętnością i pewnością — wykorzystali rozkosz bezmiaru wód Naroczy.

Jedyne w Polsce tak duże jezioro, Narocz, leży prawie w środku Wileńszczyzny, w powiecie postawskim. Powierzchnię jeziora wynoszącą około 81 km^2, zamykają obwodem kolistym brzegi o długości 40 km. Od strony zachodniej jest ona urozmaicona półwyspem Nanosy, długości dwóch kilometrów, W tym miejscu przeciwległe brzegi jeziora są najbardziej zbliżone do siebie. Przestrzeń dzieląca je wynosi zaledwie 3½ km., najwięcej odległe od siebie brzegi Naroczy oddalone są o 14 km. W dużej dysproporcji do ogromu powierzchni jest stosunkowo nieduża głębokość jeziora wynosząca wedle ostatnich obliczeń od 3 do 5 metrów.

Brzegi Naroczy są przeważnie niskie, porośnięte lasami sosnowymi, a tylko od strony północnej wysokie i nagie, obfitujące w liczne głazy narzutowe. — Uwaga żeglarze, **miecz do góry!**, a jeśli łódź kilowa — radzę zachować **„przyzwoitą”** odległość. Trzeba o tym pamiętać, bo i dno jeziora w tej stronie jest usiane licznymi głazami, niekiedy wystającymi nad powierzchnią wody (koło wsi Pasynki). Tutaj też znajduję się jedna jedyna wyspa na Naroczy, zwana „Wyspą Miłości” lub „Wyspą Czarcią”.

Błotniste dno występuje w okolicy źródeł Naroczanki — rzeczułki wypływającej z południowych brzegów Naroczy, a wpadającej do Wilii — oraz około wsi Bliźniki i Serepieniewo. Poza tym dno jeziora przy wszystkich brzegach jest piaszczyste i bardzo płytkie. Cieszą się też niezmiernie z tego uczący się pływać, kajakowicze, ci co chcą **„coś”** utracić ze swej tuszy, oraz wszyscy inni zwolennicy wody **„po kolana”**. Dla żeglarzy jednak — to **„mordęga”**. Żaglówką mieczową należy odbijać z mieczem **podniesionym**. A niechaj wiatr zawieje **„do portu”**, w oczy — co nierzadko bywa — to w wielu wypadkach, jeśli skutku nie odniosą bosaki i długie wiosła, załoga wędruje **„do wody”**, aby przemóc silne fale i wyprowadzić łódź na głębszą wodę. Zrozumiałym staje się, że — żaglówki kilowe muszą stać, no i odbijać czy też przybijać, tylko z odpowiedniej dla nich głębokości (dojazd łodziami wiosłowymi).

To byłyby zmartwienia. Ale cóż za rozkosz — żeglarzom tylko wiadoma — płynąć po tak wspaniałym jeziorze, wolnym od zakamarków, wysp i krętych brzegów. Tu wiatr nie zmienia się i niespodzianek nie robi, co umożliwia trzymanie jednego kursu przez czas dłuższy. Wyjątkowe — na jeziorach — fale przy silniejszym wietrze, dodają olbrzymiej emocji **„wędrowania po grzbietach”** — często grzywiastych, lub też po **„zapadających”** się dolinach wodnych.

W zapędzie uprawiania umiłowanego sportu nie należy jednak zapominać o ostrożności, cechującej dobrych żeglarzy. Narocz posiada specyficzne warunki. Między innymi charakterystyczne jest nagłe pojawianie się silniejszego wiatru — burzy. Należy więc być stale przygotowanym do refowania, a nawet do ewentualnego opuszczenia żagli, przy czym trzeba pamiętać, aby w takich chwilach użyć wioseł, celem nadawania łodzi odpowiedniego pędu, umożliwiającego prawidłowe utrzymywanie się na burzliwych falach, aby nie zrobić niespodziewanie **„zwrotu przez kil.”**

Dość znaczna część wycieczkowiczów nad Naroczą korzysta z przyjemności kajakowania.. Obok korzyści i zadowolenia, jakich dostarcza kajak, dochodzi do nieszczęśliwych wypadków, na skutek lekkomyślności czy też specjalnego szarżowania odwagą. Pamiętać trzeba, że kajak na Naroczy winien być stosowany tylko do jazdy przybrzeżnej. Na kajaku wolno się oddalić od brzegu tak daleko, aby w każdej chwili można było z niego wyskoczyć i prowadzić pieszo do brzegu, gdyż w chwili nagłej wichury wiosła kajakowe okazują się mało skuteczne, narażając kajak na oddalanie się od brzegu i pewne zalanie wodą.

Ci, co żeglują i kajakują — z całą pewnością siebie i odwagą, lecz niekoniecznie z brawurą i przesadą, zawsze będą mieli korzyść, zadowolenie i przyjemność. Szczególnie o tym należy pamiętać na przepięknej i uroczej ale i kapryśnej Naroczy.

PROSIMY ODNOWIĆ PRENUMERATĘ NA DRUGIE PÓŁROCZE

PROF. DR. WITOLD GĄDZIKIEWICZ

NATURALNE BOGACTWA MORZA

(dokończenie) 3)

Kątkowski uważa za wskazane stosowanie przy wędzeniu ryb wyższej temperatury ,mogącej gwarantować zabicie chorobotwórczych zarodków. Odpowiednie badania powinny być prowadzone w specjalnej, dobrze wyposażonej pracowni doświadczalnej. Stworzenie więc takiego laboratorium jest sprawą konieczną.

Sprawy tej nie należy mieszać z organizacją nadzoru sanitarnego nad produktami rybnymi. Nadzór ten w Polsce należy do Oddziału badania żywności Państwowego Zakładu Higieny i jego filii. Prócz tego istnieją w większych ośrodkach Miejskie Zakłady Badania Żywności. Rzecz jasna. że w Zakładach tych z natury rzeczy musi być zwrócona należyta uwaga na produkty rybne. Jednak nadzór ten nie ma na celu prowadzenia badań doświadczalnych, lecz tylko kontrolę jakości produktów. Wobec tego istnienie Państwowych Zakładów Higieny nie wyklucza zupełnie stworzenia odrębnego laboratorium dla przemysłu rybnego, które ze względu na swój charakter naukowy powinno być raczej związane z odnośnymi pracowniami Uniwersyteckimi.

Wreszcie w celu dalszego rozwoju przemysłu rybnego i zwiększenia spożycia ryb powinna być stworzona dostateczna ilość chłodni stałych i ruchomych. Ryby w większym jeszcze stopniu niż inne produkty spożywcze wymagają dla zapobiegania psuciu się ich, przechowywania w niskiej temperaturze. Obecnie w Polsce posiadamy zbyt mało chłodni. Istnieje tylko dobrze urządzona, duża chłodnia rybacka w Gdyni, zbudowana w 1930 roku, ale to nie wystarcza. Już w 1935 roku chłodnia Gdyńska okazała się za małą. Trzeba ją rozszerzyć. Muszą jeszcze powstać i małe chłodnie miejscowe we wszystkich portach rybackich, nie mówiąc już o chłodniach na statkach rybackich, zwłaszcza większych, przeznaczonych dla połowów dalekomorskich. Niezależnie od tego powinno powstać szereg chłodni dla ryb w głębi kraju, zwłaszcza w większych ośrodkach. Prócz tego powinny być uruchomione w większej ilości wagony-chłodnie dla przewozu ryb po całej Polsce.

Nie będę tutaj zatrzymywać się na szczegółach urządzenia chłodni stałych i ruchomych oraz sposobach przechowywania w nich ryb, powiem tylko, że nie jest to sprawa tak prosta, jakby się to na pozór zdawało. Inaczej postępować należy, jeżeli ryby przechowuje się krótki czas. Inaczej zaś jeżeli termin przechowywania ma być dłuższy. W ostatnim wypadku wskazane jest ryby zamrażać. Ryby chłodzone lodem powinny być uprzednio odpowiednio przygotowane, mianowicie muszą być usunięte z nich wnętrzności i wypuszczona krew. Cenniejsze ryby powinny być dokładnie myte, suszone, a nawet zawijane w papier. Woda powstała z topniejącego lodu nie powinna dotykać ryb, bo w wodzie tej zawsze znajduje się pewna ilość drobnoustrojów, które mogą przyspieszyć psucie się ryb.

Posiadając chłodnie, można przechowywać w nich nie tylko przetwory rybne, ale świeże ryby i to w ciągu dłuższego czasu, a tym samym dostarczać spożywcom równomiernie w ciągu roku świeży produkt, a nie jak obecnie tylko dorywczo w pewnych okresach.

Nie mówiłem tutaj o transporcie żywych ryb w wagonach kolejowych. W tym celu powinny być specjalne wagony z basenami oraz z urządzeniami do przepuszczania powietrza przez wodę, oraz do chłodzenia wody. — Wagonów takich w Polsce jeszcze nie mamy.

Jeszcze o jednej ważnej sprawie higienicznej nie należy zapominać. Otóż w związku z przetworami ryb powstaje duża ilość odpadków, a także ryb nadpsutych, które nie tylko giną bez użytku, ale powodują zatruwanie powietrza w miejscu, gdzie się je wyrzuca. Wobec tego w ostatnich latach powstała w Gdyni, w porcie, fabryka mączki rybnej z odpadków ryb. W przetwórni tej wytapiany jest także z odpadków tych ryb tłuszcz rybi. Mączka jest sprzedawana jako cenna pasza i nawóz, tłuszcz zaś nadaje się doskonale do celów technicznych. Ważną jest rzeczą, żeby w ten sposób przerabiane były wszystkie odpadki i to nie tylko w Gdyni, ale na całym wybrzeżu. Przetwórnia Gdyńska jest urządzona i utrzymana wzorowo, nie budząc żadnych zastrzeżeń sanitarnych.

Na rybach nie wyczerpują się naturalne bogactwa morza. Jako pożywienie człowieka mogą także służyć niektóre skorupiaki, oraz mięczaki, a nawet i rośliny morskie.

Ze skorupiaków spożywane są następują-

ce dziesięcionogi (Dekapoda): homar zwykły (**Homarus vulgaris**), homar norweski, albo homarzec (**Nephrops norveginus**), langustra (**Palinurus vulgaris**), krewetką szara (**Crangon**) i krewetka czerwona (**Leander sernatus**). Z dziesięcionogów tych żyją w Bałtyku w większej ilości tylko krewetki, jednak są one małe i zapewne dlatego nie są używane u nas jako pokarm. W zachodnim Bałtyku spotyka się niekiedy homar norweski, ale w tak małej ilości, że w rachubę go brać nie można. Natomiast na morzu Północnym, a także na Atlantyku, w zasięgu naszej flotyli rybackiej dalekomorskiej wszystkie te dziesięcionogi mogą być poławiane. Posiadają one b. smaczne mięso (zwłaszcza homary i langustry), jednak stanowią obecnie i zapewne długi jeszcze czas stanowić będą u nas tylko luksusowy produkt spożywczy. Najsmaczniejsze są złowione w ciepłej porze roku (od maja do września). Jednak niektóre osoby nie znoszą tych produktów. Po spożyciu ich występuje u nich pokrzywka i zaburzenia jelitowe. Mięso skorupiaków morskich podobnie jak raka zwykłego szybko ulega zepsuciu i łatwo może wywołać ciężkie zatrucia. Dotyczy to zwłaszcza raków łowionych w wodach zanieczyszczonych różnymi odpadkami i wydalinami.

Z mięczaków (Mollusca) pod względem higienicznym interesować nas mogą tylko następujące małże: ostrygi (**Ostrea edulis**) i omułek (**Mytillus edulis**).

Ostrygi dotychczas w Polsce znane były wyłącznie pako produkt luksusowy sprowadzany z Belgii, Francji, Niemiec i Rosji z morza Czarnego. Na Bałtyku nie spotyka się ich prawie zupełnie. Obecnie istnieje możliwość przywożenia ich do Polski przez naszą flotę rybacką. W ostrygach mamy doskonały, lekko strawny, produkt spożywczy, zawierający poza wodą (87,3%) sporo pełnowartościowego białka (6%), nieco tłuszczu (1%) i sporo węglowodaów w postaci glikogenu 3,6%), dużo witaminów (zwłaszcza A, B, D) i sole mineralne (2%). Sole te zawierają między innymi dużo żelaza. Najsmaczniejsze są ostrygi w wieku 3-4 lat złowione w zimnej porze roku, od września do kwietnia. Złowione w lecie są podobno niezdrowe. Sprawa hodowli albo raczej przechowywania u nas ostryg w odpowiednich basenach zasługuje na specjalną uwagę. Ostrygi bowiem w wielu miejscowościach, po wyłowieniu ich z morza, nie odrazu są puszczane w obrót handlowy, lecz są wytrzymywane czas jakiś w specjalnych zatokach z wodą mniej słoną, albo nawet słodką. Tracą one wtedy część soli, stają się smaczniejsze i zwiększają swą objętość. O sztucznej hodowli ostryg u nas, na wybrzeżu trudno jest myśleć, bo hodowla taka najlepiej udaje się w naturalnych warunkach. U nas na wybrzeżu ostrygi mogły by być przynajmniej przechowywane w ciągu dłuższego czasu w odpowiednich płytkich i czystych zatokach i basenach. Warto byłoby w tym kierunku wykonać odpowiednie próby. Sądzę, że w ten sposób można by znacznie obniżyć cenę tego produktu zwiększyć jego spożycie. (Obecnie ceny na nie są b. wysokie, bo tuzin ostryg kosztuje w Warszawie pod „Bachusem" aż 12 złotych). Pamiętać jednak należy, że ostrygi mogą powodować u spożywcy różne dolegliwości. U niektórych osób po ich spożyciu występują nawet objawy zatrucia: pokrzywka oraz zaburzenia żołądkowe i jelitowe. Niekiedy zaburzenia te są tak ciężkie, że kończą się śmiercią. Ostrygi mogą być przenosicielami duru brzusznego, bo żywią się one chętnie odpadkami organicznymi i nieczystościami. Ponieważ ostrygi spożywane są na surowo, przeto hodowla ich powinna znajdować się pod specjalną opieką władz zdrowotnych. Konieczny jest nadzór sanitarny nad hodowlą ostryg i wogóle całym przemysłem i handlem ostrygami. Nadzór ten powinien przede wszystkim być zwrócony na ochronę sanitarną miejsc hodowli i przechowywania ostryg, użycie czystej wody do ich odświeżania i t. d. Pamiętam, że w Sebastopolu hodowla ostryg urządzona była w pobliżu ujścia ścieków ze szpitala morskiego. Ostrygi zostały zakażone, a spożywcy ich często chorowali na dur brzuszny. (W ten sposób zaraził się i umarł między innymi mój poprzednik na Stacji Biologicznej w Sebastopolu zoolog Kunicki — polak. Był on wielkim amatorem ostryg).

Co się tyczy omułków, to są one bardzo pospolite na Bałtyku, jednak są bardzo małe i z tego powodu zapewne niestosowane jako pokarm. W innych krajach, zwłaszcza południowych, ludność chętnie je spożywa. Miałem możność nieraz spożywać je na Czarnym Morzu podczas połowów; rybacy gotują z nich bardzo smaczną potrawę z ryżem. Zasługują one na propagandę, bo są b. tanie, smaczne i pożywne.

Tyle o pożywieniu pochodzenia zwierzęcego. Jeżeli chodzi o rośliny morskie, to na Dalekim Wschodzie Japończycy i Chińczycy spożywają już od wieków niektóre rośliny morskie i sporządzają z nich różne potrawy. W Europie jest to sprawa zupełnie nowa, bo dopiero w ostatnim czasie zwrócono na nie uwagę w Anglii, jako na produkt nadający się także do spożycia.

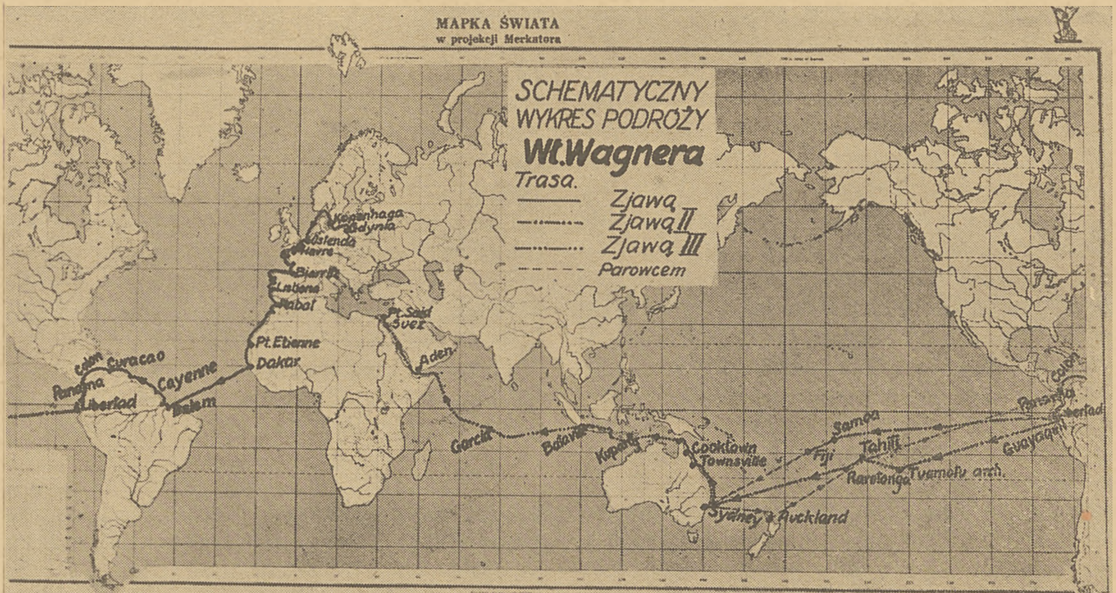
Wyodrębniono tam podobno nawet kilkanaście gatunków roślin morskich, bardzo bogatych w witaminy i sole mineralne w łatwo przyswajalnych związkach organicznych. Ponieważ jest to w Europie sprawa zupełnie nowa, wymagająca dalszych badań, przeto ograniczam się tylko do zaznaczenia, że problem ten istnieje i że może być aktualny w przyszłości także i u nas.

Na tym kończę swój referat o naturalnych bogactwach naszego morza. Zdaje mi się, że zupełnie wyraźnie podkreśliłem, że sprawa należytego wykorzystania tych bogactw jest u nas na dobrej drodze i stale się rozwija.

Miejmy nadzieję, że niedaleki to czas, gdy Polska nie będzie potrzebowała eksportować naturalnych bogactw z zagranicy. Niewątpliwie w dziedzinie wykorzystania tych bogactw morza jest u nas podobnie jak w innych problemach naszego wybrzeża pod względem higienicznym bardzo dużo do zrobienia. W tym celu należałoby w dalszym ciągu i to bardzo intensywnie popierać rozwój odnośnych placówek służby zdrowia a także, co uważam za rzecz b. ważną, rozwój placówek naukowych zajmujących się tymi zagadnieniami. W ten sposób przyczynimy się najlepiej do tego, aby nasz produkt co do jakości nietylko dorównywał produktom zagranicznym, ale nawet w wielu wypadkach je przewyższał.

BIBLIOGRAFIA (do r. 1938).

C z e r k o w s k i K. — Uwagi o przemyśle konserw rybnych w Polsce. Bydgoszcz 1930. F l o r e n t y n a. — 100 przepisów przyrządzania ryb morskich Nakładem Wydawnictwa „Ryb". J a k u b s k i A. — Tereny rybackie polskiego Bałtyku. Poznań 1924. D e m e l K. — Ryby Bałtyku Polskiego. Lwów — Warszawa 1924. S i e d l e c k i M. — Naturalne podstawy racjonalnej gospodarki rybackiej na morzu. Bydgoszcz 1929. S o k o ł o w s k i S t a n i s ł a w. — Zastosowanie chłodnictwa w rybactwie. Poznań 1922. P o l s k i e R y b o ł ó s t w o M o r s k i e. — Tom I - VI. Gdynia — Bydgoszcz. Z i ę c i k M. — Polskie rybactwo morskie oraz przemysł i handel rybny w roku 1937. „Uprawa morza". Rok I. Zeszyt 1, str. 64. Gdynia 1938 r. S i e d l e c k i M. — Ryby morskie częściej poławiane na Bałtyku i Północnym Atlantyku. Wydawnictwo Morskiego instytutu Rybackiego. Gdynia 1938. H r y n i e w i e c k i A n t o n i. — Zbyt połowów rybackich i przemysł przetworów na wybrzeżu polskiego Bałtyku. Archiwum Rybactwa Polskiego. Tom I, zeszyt $^1/_2$. Bydgoszcz 1925 r. J e d z r y b y m o r s k i e. — Zbiór przepisów do przyrządzania ryb morskich. Wydawnictwo Instytutu Rybackiego. Gdynia 1937. B o r o w i k J ó z e f. — Znaczenie dostępu do Morza dla aprowizacji szerokich mas. „Strażnica zachodnia". Rok V, zeszyt IV. Poznań 1926. J a k u b s k i A. — Sprawozdanie z czynności Kierownika Morskiego Laboratorium Rybackiego na Helu w r. 1922 — 1923. „Kosmos" 1924 r. M e i s n e r W. — Ichtiologia stosowana (przekład z rosyjskiego B. Dixona. Wydawnictwo Morskiego, Instytutu, Rybackiego. Gdynia, 1937., r. W pracy tej podany jest opis autorów polskich, dotyczący: 1) rybołóstwa morskiego, 2) techniki łowu, 3) biologii morza i systematyki ryb, 4) łosoś i troć, 5) płastyki, 6) śledź i szprot, 7) dorsz, 8) makrela, 9) węgorz, 10) jesiotr. Obejmuje razem 89 prac do roku 1937-go (włącznie).



Opracował Zygmunt Kaczanowski.

PHM. JANUSZ GRODZICKI.

DO CZEGO DĄŻYMY...

Jak daleko jesteśmy od czasów, kiedy statek pod wysoką piramidą białych żagli, pchał swoją szeroką piersią kłębiący się wał w ciasnej bramie portu, kiedy kapitan zatrzymywał nędzny swój motor, aby nie popsuć sobie manewru.

Każdy z nas — żeglarzy, westchnie — to były czasy. —

Teraz na wodach śródlądzia ukazują się coraz śmielej białe wycinki płacht żaglowych — na morzu jest ich również coraz więcej.

Wracamy do żagla.

Dla ludzi z lądu — tych z ulicy, którzy przychodzą w niedzielne popołudnie popatrzeć na wodę, ot tak sobie — bo tak przecie wypada, bo trzeba interesować się morzem—

dla nich —

potomków dziadów i pradziadów, którym tęsknota za tajemniczością widnokręgu i za tym, co się znajduje trochę dalej, była tęsknotą szczątkową, a teraz zupełnie zaginęła przywalona wygodną kanapą, radiem i wygodą życia rodzinnego —

dla nich —

— zagadnienie żeglarstwa i żeglugi na jachtach sprowadza się do wykrzykników — „ach, jak ładnie", „ach — ja się boję", „oni się utopią"!

My jednak — my, to znaczy ci wszyscy, którzy czytamy „Żeglarza", rozmaite książki i pisma morskie i nie tylko czytamy, ale do pewnego stopnia żyjemy ich treścią! — widzimy w białej burcie jachtu, — w źle oheblowanej desce jakiejś krypy naroczańskiej coś innego, —coś zaklętego, coś, — co nas samych omroczyło.

Czujemy w sobie potęgę, którą nam dają te właśnie płótna żaglowe — czasem zwisające bezwładnie, a czasem aż po same brzegi, aż do granic wytrzymałości ściegu wypełnione wiatrem.

Bo żeglarstwo to nie zachwyty, ale szkoła, twarda szkoła. I dlatego żagiel jest dla nas wszystkim. Dlatego, gdy nadejdą letnie dni, gdy możemy oderwać się choć na chwilę od biurka, książki, czy stołu kreślarskiego — już płyniemy, w cieniu żagla, w ostrym odbiciu promieni słonecznych od załamujących się fal. To nam daje moc.

— Jaką moc? — zapytują się obcy — ci właśnie ludzie z nad brzegu, z ulicy. — Skąd ta moc? —

Czy słyszeli oni o tym kapitanie, który na swoim żaglowcu szedł dookoła przylądka Horn ze wschodu na zachód przez dwa miesiące — odcinek drogi niewielki — w drugiej klasie pociągu pośpiesznego, bez żadnych kłopotów można przebyć go w dwie godziny. —

Takie myśli w głębokim fotelu klubowym nie przychodzą do głowy, jako realne.

Trzeba tam być na miejscu, trzeba robić samemu to wszystko, w słońcu i w deszczu, w cieple i w zimnie, w ubraniu mokrym od wielu dni, nie mogącym wyschnąć przed nową robotą na pełnym wody pokładzie.

Trzeba samemu stojąc na oku w zawieję śnieżną i mgłę wysłuchiwać syren parowców i nic niewidzącymi oczami, zalepionymi mokrym śniegiem — widzieć, koniecznie widzieć, bo śmierć jest przed statkiem.

Jachting — to szkoła charakterów i woli, ale nie w basenie, nie w zatoce, lecz na pełnym morzu, o każdej pogodzie. —

— kiedy przy zwrocie przez sztag trzeba mocno trzymać szoty kliwrów, aby się nie wyrwały, a gdy nawet się wyrwą, to nie można ich puścić za żadne skarby, choćby miało rzucać i tłuc tobą o burty, o nadbudówki, o kotwicę — nie można zwolnić zacisku palców — żagiel pękoj.

— kiedy deszcz już od wielu godzin pada i cieknie za kołnierz —

— kiedy ma się już dość tego całego pływania — chce się spać i marzy się o suchej koi.

— kiedy od kiwania i wielkich przechyłów statku głowa pęka i żołądek czuje się w gardle,

— a do zmiany na sterze tak jeszcze daleko. —

I wtedy jak na złość kreska kursowa nie chce dobrze trzymać się kursu, lecz biega to w prawo, to znów w lewo, powodując cierpkie uwagi ze strony wachtowego oficera.

Cóż wtedy można zrobić? Albo się rozpłakać z poczucia własnej bezsiły, albo zacisnąć zęby, objąć mocno palcami — aż do bólu — szprychy koła sterowego i wytrzymać, pokonać siebie, uspokoić statek i swoje nerwy.

Dlatego po rejsie czuje się każdy tak dobrze — tak lekko i tak jakoś radośnie, bo właśnie, będąc już na lądzie, może się obejrzeć w tył na ten cały okres i porównać siebie z przed rejsu i obecnie, i wtedy chce się rozprostować ramiona, napełnić pierś tym słonym powietrzem i chce się krzyczeć, wykrzyczeć swoją radość, chce się objąć ten cały widnokrąg i wtedy —

— wtedy staje się rzecz straszna — nie można już sobie znaleźć miejsca na lądzie, jest się jakby w nieswoim ubraniu, a przecie wśród tych samych ludzi z lądu, wśród swoich przecie znajomych —

I wtedy — wtedy chce się znów wrócić na morze.

Samo żeglarstwo można scharakteryzować w dwóch słowach: nieustanna walka. —

Nie walka, aby kogoś znokautować, ale walka dla samego zwycięstwa nad naturą i nad samym sobą.

Lotnik po paru godzinach lotu jest już na ziemi, statek — na którym kapitan odpowiedzialny jest dniem i nocą za bezpieczeństwo żeglugi i za życie załogi, gdzie każdej chwili oczekuje on na walkę i do niej musi być zawsze gotów — płynie długo, nieraz tygodniami całymi.

To wszystko wyrabia moc, wyrabia tężyznę charakteru, każe myśleć innymi kategariami niż ludzi z lądu — każe myśleć o nowych walkach. —

To też nie mogę się pogodzić z redakcją „Żeglarza" — dla której wszystko to, o czem tu pisałem, ma się odbywać tylko na szpaltach pisma — aby można było patrzeć nań z „tkliwością" i żyć „wspomnieniami".

Dobre to, ale na potem za 50—60 lat. Teraz jesteśmy młodzi i nie chcemy wspomnień, chcemy tworzyć ich przyczynę, chcemy faktów, które nam dadzą kiedyś te wspomnienia. —

Chcemy tworzyć historię. —

Jesteśmy siłą — twórzmy ją w szkole żeglarskiej, powiększajmy i cementujmy tę moc tę wolę zwycięstwa i chęć przyjęcia walki o wielkie rzeczy, kształćmy w tej codziennej walce na morzu wolę do wielkiej pracy, która na odcinku morskim od tak wielu lat czeka na śmiałków i zwycięzców — czeka na nas. —

HM. ANTONI GREGORKIEWICZ

ZABAWY I GRY W WODZIE

(materjały dyskusyjne) 4)

9. Ciuciu - Babka (I, II).

Przybory. Długa lina z pływakami.

Zabawa ogólnie znana. W warunkach przeprowadzania jej na wodzie, pole ogranicza się położoną na wodzie długą liną, związaną na obydwu końcach, z przywiązanymi do niej pływakami. W ten sposób otrzymuje się pływający krąg. Grę przeprowadza się tylko w tym „pływającym kręgu." Ciuciu - babkę stawia się w środku luźnej gromadki zuchów i obraca się ją trzy razy w jedną i drugą stronę, poczem ma ona schwytać któregoś z uciekających. Schwytany staje się ciuciu - babką. Ciuciu - babką staje się również ten, kto podczas gonitwy wyjdzie poza pływający krąg. Mogą być równocześnie dwie ciuciu - babki.

10. Kogucia wojna (II, III).

Bawiących ustawia się dwójkami naprzeciw siebie. Na sygnał — w dwójkach odbywa się walka na jednej nodze(lewej lub prawej), przy czym jeden drugiego przez uderzenie bokiem stara się wytrącić z równowagi tak, aby przewrócić przeciwnika. Podczas walki wolno stosować „zwody", odskoki i „uniki"; ręce należy spleść z tyłu.

11. Młynek (I, II).

Bawiący się tworzą koło, robią w tył zwrot i podają sobie ręce. Na sygnał całe koło kręci się w prawo, względnie w lewo.

12. Berek z przebieganiem (I, II).

Pole zabawy tworzy prostokąt o wymiarach 15 × 20 kroków, ograniczony liniami, przy czym jeden bok tego prostokąta jest linią wodną. Na linii równoległej do linii wodnej ustawiają się zuchy. Jeden z zuchów wylosowany z pośród bawiących znajduje się między linią wodną a bawiącymi się. Na sygnał zuchy przebiegają przez pole do linii wodnej (lub odwrotnie od linii wodnej do przeciwległej granicy). Zuch znajdujący się w środku pola goni i stara się dotknąć któregokolwiek z uciekających. Dotknięci otrzymują po jednej ujemnej kresce, lecz grają dalej. Po kilku przebiegnięciach gra kończy się. Wszyscy ci, którzy trzykrotnie byli złapani przegrywają. Znajdujących się za linią wodną lub za granicą równoległą do linii wodnej, dotykać nie wolno.

13. Szczupak i karaski (I, II).

Przybory. 4 boje z chorągiewkami.

Pole zabawy tworzy prostokąt o wymiarach 8—15 × 15—30 kroków. Na jednym z jego krótszych boków staje wybrany przez losowanie „szczupak", na drugim karaski. Na zawołanie szczupaka, „czy boicie się szczupaka? karaski odpowiadają: „nie" i biegną w granicach pola na drugą stronę. Szczupak biegnie w kierunku karasków i stara się złapać jednego z nich. Schwytane karaski stają się pomocnikami szczupaka, rozpoczynając zabawę każdorazowo z innej strony. Zabawa kończy się z chwilą wyłapania wszystkich karasków.

14. Wyścig rzędów (II, III).

Przybory. 2 boje z chorągiewkami.

Harcerzy ustawia się w rzędach przed linią wodną w odstępie 3—4 kroków jeden rząd od drugiego twarzą do wody. Na wprost każ-

dego rzędu w odległości 10—20 kroków ustawia się w wodzie boję z chorągiewką. Na sygnał czołowi biegną do swej boi. Obiegają ją i wracają, aby przez dotknięcie ręki uprawnić do biegu następnych. Sami zaś stają na końcu swego rzędu. Gra kończy się, gdy wszyscy wezmą udział w biegu. Wygrywa rząd, który szybciej wykona bieg.

15. Karaski i płotki (II, III).

Przybory. 4 boje z chorągiewkami.

Grających ustawia się w dwa szeregi plecami do siebie. Jeden szereg to karaski, a drugi płotki. Przed karaskami i płotkami w odległości 8 kroków oznacza się bojami dwie równoległe granice, oznaczające mety. Instruktor na wyrywki wywołuje: „Karaski"! lub „Płotki"!. Wywołany szereg ucieka za metę, drugi zaś goni uciekających i stara się jak najwięcej ich schwytać. Instruktor punktuje schwytanych, po czym szeregi ustawiają się, jak poprzednio i gra toczy się dalej. Wygrywa szereg, który po równej ilości gonitw zdobył więcej punktów.

16. Przeciąganie liny (III).

Przybory. Lina długości 25 m., grubości 3—3.5 cm. 2 boje.

Na przestrzeni 6—8 kroków od każdego końca liny ustawia się na wodzie boje. Harcerzy dzieli się na dwie partie w ten sposób, że ogólna waga jednej partii w przybliżeniu musi odpowiadać wadze drugiej partii. Partie ustawiają się bokiem z dwóch stron liny naprzemian. Odległość między harcerzami 1 krok, między czołowymi zaś obu partyj najmniej 4 kroki. Na komendę: „Za linę"! — wszyscy zwracają się twarzą do liny i chwytają ją dwuchwytem (jedna ręka podchwyt, druga nachwyt), po czym, opierając się stopami o dno, odchylają tułów w tył i na sygnał ciągną przeciwników do boi. Partia, która przeciągnie koniec liny do swej boi — wygrywa.

b) Woda do wysokości pasa.

1. Konie (I, II).

Przybory. Ociosane drewno (kloc) i dwie linki długości 2,5 m. każda.

Do obydwu końców kloca przywiązuje się po lince. Dwóch zuchów bierze do ręki końce linek, trzeci kładzie się brzuchem na wodzie i trzyma się rękami za kloc. „Konie" ciągną leżącego na wodzie, przy czym ostatni chcąc utrzymywać się na powierzchni wody wykonuje odpowiednie ruchy nogami. Po pewnym czasie zuchy zmieniają się miejscami.

2. Natarcie (I, II, III).

Dwie równe partie nacierają jedna na drugą i starają się odsunąć przeciwnika bryzgami. Jeżeli który z harcerzy nie wytrzyma i odwróci się plecami — przegrywa i opuszcza na chwilę grę. Zwycięża ta partia, która w liczniejszym składzie wytrwa na miejscu.

3. Wyścig rzędów (II, III). — patrz gra 14.

4. Berek nurek (II, III).

Przebieg gry jak berek zwykły (patrz dział a/ grę 4), z tą różnicą, iż uciekający zanurza się z głową pod wodę; wówczas „berek" nie ma prawa go dotknąć nawet po wynurzeniu i powinien gonić innych. Berka należy często zmieniać.

5. Wyścig do brzegu (II, III).

Harcerze ustawiają się w szeregu twarzą do brzegu w wodzie po pas i na dany sygnał, pamagając sobie ramionami biegną do brzegu.

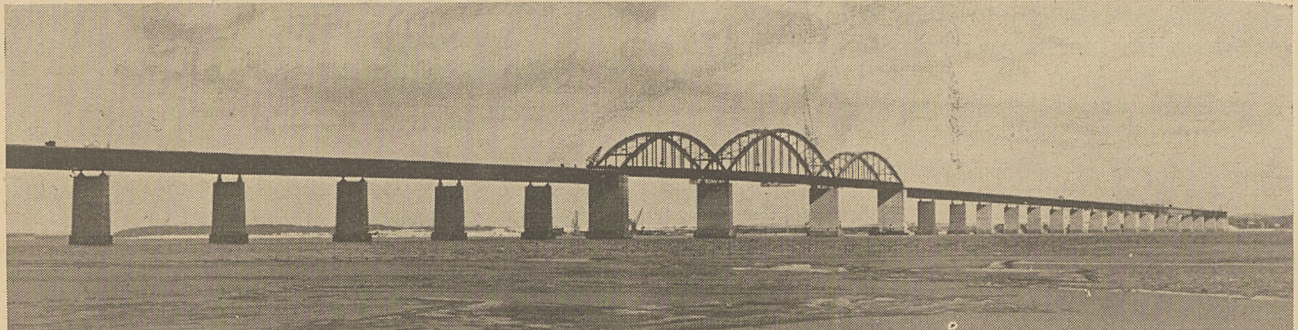
6. Poławiacze pereł (II).

Na umówiony sygnał harcerze nurkują i poszukują kamyków lub muszelek (oczy w wodzie otwarte). Kto wydobędzie ich najwięcej, zostaje królem poławiaczy pereł.

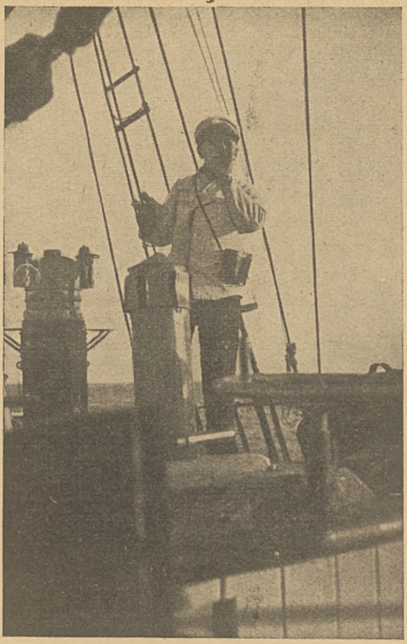
7. Nurek (II, III).

Przybory. Na jednego gracza — drewniana obręcz.

Gracze na sygnał podskakują pod pływające na powierzchni wody obręcze i wynurzają się w ich środku.



Część mostu Storströmsbroen (Dania).



Padł rozkaz ...

i s/j „Zawisza czarny" wyruszył na nowy rejs...

ST. WARNIA

LĄD I MORZE

(c. d.) 6)

A wiecie państwo, co było u nas najdroższe, o co dobijali się ludzie? O popiół. Kucharz z miną Salomona obdzielał załogę popiołem. Smarowali nim ręce, żeby liny w dłoniach się nie ślizgały. Popiół do rany! A ja musiałem patrzeć na to!

Wespół z nimi tęskniłem do chwili, kiedy połów skończy się i stary holownik wprowadzi nas do portu macierzystego, oznajmiając przybycie przeciągłą syreną. Wylegną stęsknione matki i żony i dzieci i będą się radować wespół, śmiać i płakać. Zagarną baby chłopom cały lon, żeby nie przepili, bo chłop mocny jest na morzu, a na lądzie, powiadam, słaby, lichy. Gdzie tam chłopa z babą zestawić! Baba lepiej wie co z lonem zrobić!

Do domu daleko.

Pokażą te dłonie kobietom. Twarde, spękane, ropiejące. Oby wszyscy wrócili. Już raz słyszałem przeraźliwy krzyk młodej matki, która w czasie nieobecności swego męża powiła dziecko. A ojciec nie wrócił. Fala spłókała go z pokładu do wielkiego cmentarzyska marynarzy, do morza. Dziecię nigdy nie pozna swego ojca. I takie bywa przywitanie.

Owej chwili czekają ludzie ze drżeniem serca, mówią o niej rzadko, choć często myślą i z obawą myślą, z niepewnością.

— Ależ, to okropne życie! — wyrwało się żonie.

— Nie okropne, zwyczajne, jak życie. — Powiedziałbym ciekawe, mocno skupione.

— Jak mogą kobiety wychodzić za mąż za marynarzy, nie rozumiem.

Marynarz zamyślił się poważnie.

— Polki tego jeszcze nie rozumieją, ale przyjdzie czas, że zrozumieją.

Przychodziły dni bardzo ciężkie. Wtedy mój kapłan, ten starawy śpiewał, zachęcał, zawsze był pierwszy, świecił przykładem.

Pamiętam jeden szczegół. Szliśmy półwiatrem w sztormową pogodę pod dolnymi mocno zrefowanymi żaglami. Zerwał się nagły, niespodziewany szkwał, położył „Zorzę" na boku. Fala podrzuciła statek i wicher wysadził wielki żagiel z liku. Wiszące strzępy łomotały, strzelały, miotały się wściekle na wszystkie strony. Ludzie stali bezradni. Nikt nie ruszył się. Nadleciał drugi zwał wodny; znów nas położyło. Raz jeszcze „Zorza" wyprostowała maszty i drugi żagiel pękł.

— Na ochotnika, który idzie! — wołam.

Stoją jakby ich urzekło.

— Ludzie!

Trwało to może minutę, może dłużej, nie wiem. Chłopy patrzą na siebie. Nadbiega nowa fala, chyli statkiem, zalewa pianą, przewala się na zawietrzną.

— Ludzie — wzywam ogłupiałą załogę.

Ten stary, widzę, podpełza do want i bez słowa, wdziera się na maszt. Tymczasem poszedł w strzępy trzeci żagiel.

I ktoby przypuszczał. Wszyscy, jak jeden,

poszli do roboty, ciężkiej i ryzykownej, bo okrętem rzucało na wszystkie strony. Widziałem jak chwytali rozwścieczone języki płótna, jak z narażeniem życia odcinali je od lików, i jak wicher porywał łachmany i niósł w szalonym pędzie nad falami.

Nazajutrz było cicho i pogodnie. Zapomnieli o strasznym dniu. Marynarze mają cudowny dar zapominania. Niech tylko złe minie, niech tylko słonko wyjrzy z poza chmur, cieszą się niby dzieci na widok cukierka.

Nie koniec na tym. Doczekaliśmy się pierwszych jesiennych nocy w powrotnej drodze. Już ludzie nie parali się połowami. Wracaliśmy z udanego rejsu. Ładownia była pełna. Humory dobre, nadzieja rychłego ujrzenia najdroższych zagrzewała serca. Zato szron pokrywał statek, gęsta kra napływała z północnego wschodu, utrudniając bardzo podróż. Wrzynaliśmy się uparcie. „Zorza" pruła lód, rozpychała, łamała i szła naprzód, aż jednego dnia zaskoczyła nas niespodziewana cisza. Okręt zaczął obmarzać na dobre. Stanęło przed oczyma marynarzy straszne widmo zimowiska wśród białej pustyni. I co ich baby będą mówiły? — „Zorza" nie wróciła. Nie ma jej. Gdzieś na dalekich morzach zaskoczyła ją naturalna śmierć okrętu. Biedne baby. Co się stanie z dziećmi, kto im da jeść, kto pocieszy? Na dopełnienie grozy zaległa wokół gęsta mgła. Chłopcy zamilkli. Nikt nic nie mówił. Nawet najmłodszy, wesoły młodzieniaszek o płowej czuprynie i przeraźliwie jasnych oczach zaniemówił. I nie popłynęła piosnka żeglarska i stary nie odprawiał z załogą swych zbiorowych modłów.

„Zorza" wrosła w lód, zespoliła się z nim w jedną sztywną całość, szron poobielał liny, zawisł na zwiniętych żaglach, śnieg przywalił pokład, pod bukszprytem potworzyły się sople. Nawet i mnie nie chciało się wydawać jakichkolwiek rozkazów. Patrzałem na obumarły swój statek i czekałem cierpliwie, co będzie dalej. Jeśli cisza wbrew swojemu zwyczajowi potrwa dłużej, trzeba będzie przezimować. Rozumiecie państwo przezimować!

— I co? — wtrąciła z niecierpliwością moja żona.

— Nic. Wsłuchałem się w ciszę, w tykotanie chronometrów, w dudnienie nóg moich ludzi, wałęsających się na pokładzie i żułem w sobie — nostalgię...

Jaki ten los jest kapryśny i jak bardzo podlega mu marynarz. Zbudził się wiatr. Cienki lód rozkołysany falą ciągnącą z otwartego morza, spękał, potrzaskał na drobne kawałki. „Zorza" ruszyła najpierw razem z krą, potem już samodzielnie pod pełnymi żaglami wśród śnieżycy.

Radość rozpierała mi pierś. Cieszyłem się jak rozigrane dziecko, gdy ostatnie płótno jakim dysponowałem na „Zorzy" chwyciło w siebie wiatr. I już nam nic na drodze nie stanęło. Ani jedna przeszkoda.

Raz jeszcze przeżyłem ciężką chwilę. Nikt mnie nie oczekiwał na brzegu, żadna z tych kobiet nie była mi bliska, a ci, z którymi zżyłem się i ściskałem ich twarde, okaleczałe dłonie, przecież odchodzili, żegnali się ze mną. Byłem dla nich jednym z wielu szkiprów, jakich na drodze swego życia spotkali.

Kto mnie witał? Gruby armator, czerwony na twarzy, zawsze uśmiechnięty i dowcipny, poczciwe chłopisko.

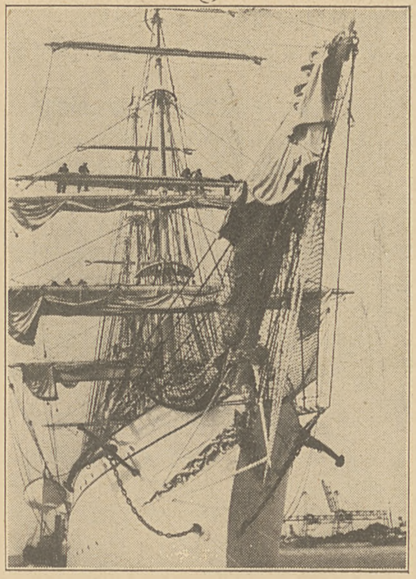
— Iwanie Jozafatowiczu, a ja już szukałem adresu waszej rodziny w Polszy. Dumam sobie: — pojechał łowić ryby, i jego ryby złowiły, he? Chodźcie Iwanie Jozafatowiczu na winko do mnie. Córeczka pytała o was. Czego wy smutny? — Trącił mnie przyjacielsko w brzuch. — Co wam Iwanie Jozafatowiczu, wy czegoś smutny? Córeczka o was dużo mówiła, moja Nadia mileńka.

Więc i mego powrotu czekała kobieta.

A ja, niewdzięczny, ostatnim parowcem uciekłem od zimnej Północy i Nadi do Ojczyzny. Tyle, żem zlikwidował swoje obowiązki.

(c.d.n.)





„Danmark" — statek szkolny marynarki duńskiej.

NA KURSIE.

„Wezbrana fala" H. de Man'a.

Książka de Mana daleka jest od wrzawy niespokojnych dni, w jakich żyjemy. Jednakże problem bohaterstwa pulsuje w niej wcale żywym tętnem. Jest to bohaterstwo dnia codziennego, szarej, nieefektownej pracy, bezustannego wysiłku ludzi prostych, których trud stanowi podstawę istnienia ludzkiego na ziemi.

Powieść de Mana wprowadza nas w środowisko chłopców holenderskich, a więc w środowisko prawie nieznane nam z literatury. Dotychczas wyłącznie dzieła pisarzy skandynawskich, jak Hamsun, Salminem, Ostenso czy Björnson, działały na wyobraźnię polskiego czytelnika potęgą swych sugestywnych opisów. Dzięki nim poznaliśmy specyficzne warunki życia ludów północy. W „wezbranej fali" mamy do czynienia z zupełnie odmiennym krajem. Zamiast gór, olbrzymich lasów i rozległych pustkowi rozpościera się przed wyobraźnią czytelnika kraina nizinna, przecięta nieskończonymi tamami, obfita w wody. Płaskie łąki i muliste kanały dopełniają całości. Oto w jakim krajobrazie przychodzi żyć bohaterom Mana — ociężałym, upartym chłopom holenderskim.

Główny bohater książki, młody Gijsbert Beilen, to typowy przedstawiciel tego ludu, który wyrwał morzu całe połacie lądu, by zamienić je w żyzne pola i łąki. W ramach powieści rozgrywa się całe życie Gijsberta od lat chłopięcych aż po lata starości, kiedy to człowiek szuka kontaktu z wiecznością, pragnie siebie odnaleźć po latach zgiełku życia i pracy.

Ale nie tylko postać głównego bohatera książki jest godna uwagi, chociaż jego przeżycia wewnętrzne są bardzo skomplikowane, nawet można powiedzieć — hamletyczne. Obok niego autor z dużą plastyką ukazuje cały szereg postaci pierwszoplanowych i figur drugorzędnych. Na czoło tych postaci wybija się stara matka Beijen, twarda i uparta chłopka, jako charakter — człowiek z żelaza, wzór obowiązkowości, pracowitości, i twardej ręki. Bardzo subtelnie podpatrzył autor, jak u tej starej kobiety w miarę lat, mimo pozorów oschłości i nieludzkości, budzi się jakby na nowo żywotność umysłu i przychylność wszelkim ludzkim sprawom.

Książka de Mana jest na naszym gruncie egzotyczną rewelacją: a to dzięki odmalowaniu środowiska i kraju, który jest nam daleki, a w Europie posiada wyjątkowy charakter. To samo już winno zwrócić szczególną uwagę na „Wezbraną falę" de Mana.

Nadesłano do Redakcji.

KSIĄŻKI:

H. W. Van Loon: Dzieje zdobycia mórz. Siedem tysięcy lat na oceanach. W-wa (1939), s. X + 300, liczne ilustracje. Wyd. Trzaska, Evert i Michalski. Biblioteka Wiedzy t. 46. Przełożył i uzupełnił rozdziałem: Flota polska na Batyku — dr. Mieczysław Jarosławski. Przedmową poprzedził gen. Mariusz Zaruski.

Recenzję tej książki, która powinna znaleźć się w bibliotece każdego z naszych czytelników, podamy **w n-rze następnym.** Przypominamy tylko, że w serii **„Biblioteka Wiedzy"** ukazały się i inne książki. Poznanie ich treści jest rzeczą ważną, posiadanie ich w bibliotece — cennym nabytkiem: Cztery tomy prof. W. Beebe'a p.t.: **W głębinach oceanu** (tom. 5), **923 metry w głąb oceanu** (tom 20). **Kranina wód, Nonsuch** (tom 23) i **Galapagos** (tom 35), A. Zischki: **Japonia** (tom 26) i F. A. Kirhpatrick'a: **Zdobywcy Ameryki** (tom 42).

Z serii **„Biblioteka Podróżnicza"** warto poznać: S. A. Andrée'go: **Tragedia wśród lodów** (tom 5), E. Demaitre'a: **Ludożercy i poszukiwacze złota. Nowa Gwinea** (tom 11), H. A. Bernatzik'a: **Morze południowe** (tom 18).

C Z A S O P I S M A:

Biuletyn prasowy L. M. i K., n. 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42 (Warszawa).

Brzask, r. III, n. 4 (23), (Warszawa).

Echo z Dalekiego Wschodu, r. II, n. 6, (Warszawa)

Komunikaty Instytutu Bałtyckiego — DIN., n. 8, 9, 10; GAM., n. 8,9, 10, (Gdynia).

Morze i Kolonie, r. I (XVI) n. 6, (Warszawa).

Naród i Państwo, r. IV, n. 17-18, 19-20, (Warszawa).

Praca na morzu, r. I, n. 6, (Gdynia).

Rycerz Niepokalanej, r. XVIII, n. 6 (210), (Niepokalanów).

Skaut, r. XXVI, n. 13, 14, (Lwów).

Skawa r. I, n. 5, (Warszawa).

Szkwał r. VI, n. 5, (Warszawa).

Die Yacht, r. XXXVI, n. 20, 21 (Berlin).

Le Yacht, vol. 57, n. 2930, 2931 (Paryż).

Notatki bibliograficzne:

Rundo Alfred, inż.: Prut i jego żeglowność na terytorium Rumunii, **Wiadomości Służby Geograficznej** 1938, n. 2—3 i odbitka.

Jak bronił się Gdańsk przed pruską przemocą Głos Nauczycielski n. 34, z dn. 21. V. b. r., s. 774—6.

K. K.: Oświata pozaszkolna na Pomorzu w roku szkolnym 1937/38 **Praca Oświatowa** 1939, s. 21—29. W tekście 1 zest. liczbowe. (Głosy .z terenów pracy).

Szczepkowski Antoni: Zagadnienie morza w nauce rysunku, **Rysunek i zdjęcia Praktyczne**, 1938/39, n. 3, s. 49—54. W tekście fot.

NOWI PRENUMERATORZY:

(c. d.)

P. Sen. Bernard Chrzanowski (Poznań) — 3,00.
P. Jan Klementowski (Łuck) — 3,00.
Zastęp „Lwów Morskich" 1 D. H. (Barcin) — 3,00.
P. Wiesław Leszczyński (Kobryń) — 1,50.
Akademicki Związek Mosko-Kolonialny R.P. (Wilno) — 3,00.
P. Jan Czarnecki (Warszawa) — 1,50.
1 Druż. Harcerzy (Tarnów) — 1,50.
P. Adam Wiekliński (Poznań) — 1,50.
Liga Morska i Kolonialna. Zarz. Oddz. (Stołpce) 3,00.
P. Stanisław Wilk (Lwów) — 1,50.
P. Andrzej Majewski (Lwów) — 3,00.
Wodny Krąg St. Harc. (Swarzędz) — 3,00.
P. Wacław Kwaśniewski (Poznań) — 1,50.
P. Mgr. Józef Schönborn (Złoczów) — 3,00.
P. Henryk Zganiacz (Puławy) — 3,00.
P. Jan Madziar (Warszawa) — 3,00.
P. Stefan Michrowski (Warszawa) — 3,00.
P. Mieczysław Nitosławski (Wilno) — 1,50.
P. Kazimierz Ropel (Kartuzy) — 1,50.
Akadem. Związek Morsko-Kolonialny (Gdańsk) 3,00.
P. Henryk Kuś (Puławy) — 1,50.
P. Hm. Antoni Gregorkiewicz (Rembertów) — 3,00.
P. Józef Karmiński (Poznań) — 1,50.
P. Edmund Reyman (Gdańsk) — 3,00.
P. Kazimierz Papiński (Warszawa) — 3,00.
P. Jan Miękus (Oborniki) — 3,00.
Sekcja żeglarska przy Państw. Gim. Męskim (Ostrów Wielkopolski) — 3,00.
P. Władysław Morgała (Bujaków) — 1,50.
P. Phm. Alfons Gruse (Bydgoszcz) — 3,00.
P. Szymon Korneluk (Brześć nad Bugiem) — 3,00.
P. Jerzy Walasik (Warszawa) — 1,50.
P. Władysław Behremt (Gdynia) — 1,50.
9 Warsz. Druż. Sk. Wodnych (Warszawa) — 3,00.
P. Władysław Wielki (Wilno) — 1,50.
P. Władysław Kazimierz Świechło (Warszawa) — 3,00.
Drużyna Harcerzy przy Domu Dzieci Rodz. Pol. (Sochaczew) — 3.00.
1 Państw. Lic. i Gimn. (Biała Podlaska) — 1,25.
Harcerski Ośrodek żglarski w Niesłuczy (Zanarocze) — 6,00.

W SPRAWIE KONKURSU:

Do numeru dołączamy egzemplarz okazowy — (kwietniowy), który prosimy wykorzystać dowolnie. Dla naszych czytelników stających do konkursu będzie on zapewne dużą pomocą w zdobywaniu pismu sympatyków. Do n-ru wakacyjnego, który wyjdzie 15 lipca dodamy w tym samym celu numer majowy.

Nazwiska i adresy pozyskanych pismu sympatyków należy zgłosić Administracji na kartce pocztowej. Po wysłaniu tym osobom egzemplarza okazowego i wpłaceniu przez nie prenumeraty — warunki konkursu będą spełniane.

Ogłoszenie wyników i rozesłanie nagród nastąpi w ciągu października b. r.

NA POKŁADZIE „ROZRYWKI"

1 KONIKÓWKA

	NIEM		KĄD	
TU	DO	GA	CY	JĄ
JĄ	—	KUL	—	SIĘ
	RĘ		PSU	

Ruchem konika szachowego należy odczytać sentencję Nietzsche'go z „Ecce homo". Początek od sylaby podkreślonej.

2. KONIKÓWKA

	MU	BY	BIE	
LICZ	PRENU	CYM	SI	W
TORÓW	MY	ROKU	1000	ŻĄ
	DO	MERA	DOJŚĆ	

Ruchem konika szachowego należy odczytać hasło przyjęte przez redakcję „Żeglarza". Początek od sylaby podkreślonej.

Za dobre rozwiązanie podanych zadań przyznamy pięć cennych nagród. Termin nadsyłania rozwiązań upływa w dn. 10 lipca b. r. Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Żeglarza". Wyniki zostaną podane w n. letnim, który się ukaże 15 lipca b. r.



Z. H. P.

Referat Zaopatrzenia K.H.D.Z. podejmując swą pracę zamierza: *zbierać wszelkie informacje* w sprawie kupna i sprzedaży sprzętu żeglarskiego. *Informować* zainteresowanych o możliwościach kupna i sprzedaży sprzętu żeglarskiego. *Udzielać rad i wskazówek* przy nabywaniu materiału do budowy sprzętu żeglarskiego. *Wskazywać źródła* zaopatrywania się w materiały i sprzęt po cenach możliwie najniższych. *Wskazywać* najłatwiejsze do budowy własnymi siłami typy sprzętu żeglarskiego. *Opracować typ kajaka* i łodzi wiosłowo-żaglowej, dostosowanej do potrzeb Harcerstwa.

Wszelkie zapytania i informacje winny być krótkie i dokładne. Warsztaty harcerskie i poszczególne osoby zajmujące się wytwarzaniem sprzętu żeglarskiego lub ekwipunku proszone są o składanie szczegółowych ofert z podaniem warunków dostawy i ich zdolności produkcyjnej. t. zn. jak wielkie zamówienia i w jakim czasie mogą wykonać.

Podając powyższe do wiadomości zwracamy się przede wszystkim do harcerzy wodnych z prośbą o nadsyłanie wszelkich informacyj do Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich, Referat Zaopatrzenia — Warszawa, ul. Piusa XI 8.

Do korespondencji wymagającej odpowiedzi należy załączyć znaczek na odpowiedź. Jednocześnie wprowadzamy w Żeglarzu dział „drobnych ogłoszeń" o kupnie i sprzedaży wszelkiego rodzaju sprzętu żeglarskiego.

Inowrocław

W dn. 29 maja b. r. w Janikowie W.K.S. i Żeglarska Drużyna Harcerzy w Inowrocławiu poświęciły 5 łodzi żeglarskich i szalupę. Życzymy by w jesieni każdy z nowych „statków" miał na sumieniu po 1000 km błękitnych szlaków.

Łuck.

I w Łucku rozpoczął swe „wodniarskie" życie zastęp „wodny" (przy 1 Ł.D.H.), pod wodzą dha Janusza Kowalskiego. Życzymy wielu przygód.

Warszawa.

Niedawno dzięki energii druhów: Jana Madziara i Stefana Michrowskiego przy 25 W.D.S. powstał zastęp żeglarski. Zastęp ten posiada jak nam się zdaje rekord w abonowaniu „Żeglarza" (2 prenumeraty). Jeśli „żyje" gdzieś inny zastęp, którego więcej członków jest na liście prenumeratorów — niech się zgłosi! Czekamy!

BUDOWA KANAŁU, ŁĄCZĄCEGO zakłady przymysłowe im Hermana Göringa z kanałem Średnicowym posuwa się szybko naprzód. Przewidywany czas budowy kanału liczony na 4 lata, będzie według zapowiedzi prasy niemieckiej skrócony do $2\frac{1}{2}$ lat. Obecnie przy budowie zajętych jest około 3000 robotników, około 11 mil m^3 ziemi musi być wyrzucone przy budowie. Jak wiadomo, kanał będzie dwutorowy (przystosowany dla statków o 1000 tonowej pojemności) o długości 18 km, głębokości 3,5 m.

Szybkie ukończenie kanału jest przez sfery gospodarcze Niemiec bardzo pożądane, gdyż mogłyby nim być dowożone materiały dla dalszej budowy zakładów Göringa.

HORYZONTY (c.d.)

niej dowodnie, iż dzisiejsza Polska rozsiadła się w samym sercu historycznych ziem tam, gdzie wszędzie przeważa element polski. Jakiekolwiek naruszenie jej granic, to naruszenie jej etnograficznej całości.

Szczegółowe i staranne opracowanie, bogata treść, oraz niska cena mapy (gr. 50) są zachętą dla szerokiego ogółu do nabywania tej nowej mapy. Ze względu na swą wymowę mapa powinna się znaleźć we wszystkich szkołach i instytucjach, w urzędach, bibliotekach i wśród organizacyj społecznych, drużyn zastępów i kręgów harcerskich, w rękach każdego z naszych czytelników.

RUMUNIA:

W ODLEGŁOŚCI 20 km od Konstancy rozpoczęto budowę wielkiego nowego portu Tasaul. Reda tego projektowanego portu ma być dziesięciokrotnie większa od portu leżącej na południe Konstancy. Projektuje się też połączenie tego portu z Dunajem kanałem żeglugowym, któryby drogę z Dunaju na Morze Czarne skrócił o 280 km.

POWSTAŁO W HOLANDII NOWE stowarzyszenie p. n.: „Navire-école à voile", które ma za zadanie zbadać organizację i systemy szkolenia marynarki handlowej na obcych statkach szkolnych. Powodem tych badań jest chęć podniesienia poziomu wiedzy fachowej u oficerów marynarki handlowej, która w ostatnich czasach wykazała pewne braki. Jakkolwiek w 1938 r. armatorzy zakupili jacht ćwiczebny dla uczniów szkół morskich, nie może być on „szkołą" nawigacji ze względu na krótkie i niedalekie rejsy. Stowarzyszenie „Navire-école à voile", realizując swój projekt, będzie się kierować wzorami państw obcych, które rozwiązują problem kształcenia oficerów przez podróże na dużych żaglowcach, gdzie nabierają praktyki w manewrowaniu statkiem w różnych warunkach atmosferycznych, klimatycznych i geograficznych. Do tej kategorii zaliczają się statki szkolne: „Danmark" — duński, „Statsraad Lehmkuhl" — norweski, „Dar-Pomorza" — polski, „Mercator — belgijski, „Suomen" — finlandzki, „Albert Leo Schlageter", „Horst Wessel" i „Gorch Fock" — niemieckie. Inny sposób kształcenia uczniów — to normalna żegluga handlowa, w której bierze udział frachtowiec jako statek szkolny. Uczniowie, stanowiący załogę takiego statku, zapoznają się nie tylko z zagadnieniami nawigacji i mechaniki okrętowej, lecz także z całym aparatem handlowym, towarzyszącym międzynarodowej wymianie morskiej. Do tej kategorii statków należy szwedzki „Abraham Rydberg", niemiecki „Kommodore Johnson" i żaglowce finlandzkiego armatora Eriksona.

(GAM).

NIEMIECKO-ANGIELSKIE współzawodnictwo na rynkach Skandynawskich jest duże. Kraje skandynawskie: Szwecja, Dania, Norwegia i Finlandia, stanowią poważny kompleks gospodarczy. Udział ich w światowym handlu wzrósł w ostatnich latach. W 1937 r. wynosił w imporcie 5.2% wartości wobec 3.9% w 1929 r., w eksporcie 4,9% wobec 3.9% w 1929 roku.

Kraje skandynawskie, — chociaż słabo zaludnione *(16 mil. mieszkańców)*, sprowadziły w 1938 r. ok. 18% całego brytyjskiego eksportu i ok. 13% niemieckiego.

Udziały Anglii i Niemiec w handlu zagranicznym Skandynawii przedstawiają się jeszcze poważniej, wykazując równocześnie dość duże zmiany w poszczególnych latach. Mianowicie udział Anglii w imporcie krajów skandynawskich wynosi w 1929 r. 17% ogólnej wartości importu, w 1932 r. — 20%, w 1937 r. — 25.5%; udział Anglii w eksporcie wynosił w wymienionych latach 37%, 42.5% i 34.5%. Udział Niemiec w handlu zagranicznym Skandynawii wynosił w jej imporcie w 1929 r. 31% ogólnej wartości, w 1932 r. — 26.5%, w 1937 r. — 21%; w eksporcie — 16.5%, 11% i 15.5%.

Jak z tego widzimy, pozycja Anglii na rynkach skandynawskich jest znacznie silniejsza od niemieckiej, jest wynikiem angielskich metod handlu zagranicznego, znacznie *różniących się od niemieckich i więcej odpowiadających zasadom krajów skandynawskich.*

Sytuacja gospodarcza wszystkich czterech państw skandynawskich jest dostatecznie zdrowa, toteż nie mają tam szans powodzenia *niemieckie metody tego rodzaju, jak długoterminowe kontrakty, dalej, masowe zakupy, by przy pomocy nadwyżek importowych przygotować „napór eksportowy“. „Napór eksportowy” Niemiec*, aby być skutecznym, musiałby polegać przede wszystkim na obniżce cen i to tak poważnej i długotrwałej, by skłoniła ona Skandynawię do zmiany kierunków jej handlu. Zależy to więc głównie od zdolności Niemiec do subsydiowania eksportu i to przez dłuższy okres czasu, przy czym należy się liczyć z kontrakcją Wielkiej Brytanii, która przecież w równie silnej mierze forsuje swój eksport.

Szczególnie silna jest konkurencja tych dwu państw o zdobycie rynku skandynawskiego dla swego węgla; wchodzi tu również w grę i Polska, trzeci współzawodnik o ten rynek. I tutaj istnieje uprzywilejowane stanowisko Anglii, która będąc dużym konsumentem skandynawskich produktów rolniczo - hodowlanych zastrzega sobie umowne uprzywilejowanie swego eksportu węgla w formie gwarancji tych krajów, że zakupią w Anglii ustalony procent swojego importu węgla. I tak Szwecja zobowiązała się już od 1933 r. do zakupu w Anglii 47% swojego importu węgla, Dania — 80%, Norwegia 70% i Finlandia — 70%. Toteż eksport węgla brytyjskiego do Skandynawii stale wzrastał: w 1932 r. wynosił 4,9 mil. ton, a w 1937 r. już 9,6 mil. ton. (G.A.M.)

PROPAGANDA NIEMIECKA — działa w krajach bałtyckich z równą energią i uporem jak i na półwyspie bałkańskim. W paryskim piśmie *Politique Etrangère*, poświęconym aktualnym zagadnieniom politycznym, ukazał się w kwietniowym numerze artykuł L. Tissota pt. „La propagande allemande dans les pays nordiques“. Tytuł zacieśnia rozważania autora do krajów nordyckich; w rzeczywistości znajdzie tu czytelnik w zwięzłym zarysie pogląd na niemiecką propagandę we wszystkich krajach bałtycko-skandynawskich. Artykuł obfituje w tak rewelacyjne szczegóły, że opinia polska winna zapoznać się bliżej z jego treścią i wyciągnąć odpowiednie wnioski.

Wstępne zdania artykułu wprowadzają czytelnika w sam teren; w kilku słowach charakteryzuje autor znaczenie strategiczne i polityczne krajów Północy, omawia zabiegi niemieckie w kierunku skaptowania sympatii Nordyków dla Rzeszy i poświęca szczególną uwagę prasy niemieckiej w „penetracji pokojowej“ Bałtyku. O giętkości polityki Rzeszy w tym regionie mówi drobny na pozór fakt, podany przez autora: podczas gdy na całym zresztą obszarze Niemiec rozwiązano loże masońskie, nie tknięto ich w Prusach Wschodnich! Chodziło o to, by liczne koneksje lóż w Królewcu, Tylży i Wystruci z lożami w krajach bałtyckich wykorzystać dla celów politycznych Rzeszy...

Szczegółowe wywody odsłaniają kulisy propagandy niemieckiej we wszystkich po kolei krajach bałtyckich. W Estonii np., gdzie przed wojną 200 „baronów“ niemieckich posiadało około 50% własności ziemskiej, dziś Niemcy są nikłą mniejszością (1,5% ogółu ludności). Dzierżąc dotąd w swych rękach znaczną część placówek przemysłowych w kraju, Niemcy estońscy kontrolują jednak poważną gałąź gospodarki narodowej Estonii, m. i. posiadają słynne kopalnie łupku palnego w Kivioli. Wzmożona w ostatnich czasach propaganda niemiecka posługuje się takimi środkami, jak wpływanie na program radiowy, wizyta niemieckiej eskadry lotniczej w Tallinnie, propaganda prasowa, itp.

Na Łotwie, gdzie Niemców jest 3,2%, mniejszość niemiecka uważa się za „uciśnioną“, choć posiada silne, zwarte organizacje, liczną prasę i wyższy instytut naukowy, „Herder-Institut“ w Rydze, którego zadaniem ma być walka z „bolszewizmem azjatycko - żydowsko - masońskim“, a jest faktycznie propaganda proniemiecka. Rzekome upośledzenie Niemców na Łotwie w świetle cyfr statystycznych wygląda naprawdę tak: z firm importujących naftę i koks jest 5 niemieckich i 3 łotewskie; w branży chemicznej przypada na 15 importerów Łotyszów — 14 Niemców, itd., przy czym należy zaznaczyć, że firmy niemieckie mają wielokrotnie wyższe obroty niż łotewskie. W tych warunkach coraz wyraźniejsza napastliwość prasy niemieckiej wobec Łotwy nabiera cech akcji planowej.

Mniejszość niemiecka na Litwie doznała znacznego osłabienia przez włączenie obszaru kłajpedzkiego do Rzeszy. Tym niemniej jednak w niektórych okręgach Litwy, graniczących z Prusami Wschodnimi istnieją dość silne grupy niemieckie, a w Kownie posiadają Niemcy organizację, która się cieszy specjalnym poparciem Berlina. Główną lecz zdaje się zwodniczą nadzieją propagandy niemieckiej na odcinku litewskim jest grupa zwolenników Waldemarasa.

Wysiłki tej propagandy na odcinku skandynawskim tłumaczą się zarówno względami gospodarczymi jak i strategicznymi. Dania, Szwecja i Norwegia kontrolują cieśniny; Finlandia jest sąsiadką Sowietów, a posiadanie Wysp Alandzkich zapewnia jej kontrolę nad Zatoką Botnicką i Zatoką Finlandzką. 95% handlu zagranicznego Szwecji odbywa się drogą morską; minerały szwedzkie i szwedzkie drzewo znakomicie uzupełniają bogactwo przyrodzone Zagłębia Ruhry. Toteż kokietowanie Szwecji należy do żelaznego repertuaru propagandy niemieckiej.

W Finlandii wykorzystuje się niedawne braterstwo broni fińsko-niemieckie do celów wyraźnie politycznych. Kulisy dymisji ministra Holstiego, o których wspomina Mr. Tissot, są nader znamienne dla dróg, jakimi chadzają wpływy niemieckie na Północy. Sprawa Wysp Alandzkich, której autor poświęca osobny rozdział swojego artykułu, jest również przedmiotem specjalnych zainteresowań III Rzeszy.

W końcowych wnioskach podkreśla autor, że częściowe skłócenie państw bałtycko - skandynawskich jest silnym atutem w ręku Niemiec. Licząc na istniejące różnice zdań wśród adiacentów bałtyckich Niemcy przygotowują — zdaniem autora — swe panowanie nad Bałtykiem, który uważają za „niemieckie morze przyszłości“. Zgadzając się w pewnej mierze na jego zdanie, że położenie geopolityczne regionu bałtyckiego jest korzystne dla zamysłów niemieckich, nie możemy jednak podzielać pesymizmu autora. Wierzymy, że w decydującej chwili znajdą się siły, by raz na zawsze położyć tamę ekspansji żywiołu niemieckiego i jego polityki w basenie bałtyckim, który jest sferą życia wielu narodów i nie może być wyłączną domeną jednego tylko państwa. (GAM).

NOWY INSTYTUT KOLONIALNY otwarto niedawno w Hamburgu w 20-tą rocznicę powstania tamtejszego uniwersytetu. Dawny Instytut Kolonialny założony w 1908 r. był uczelnią-zalążkiem, z której powstał w 1919 Uniwersytet Hamburski. Zadaniem nowego Instytutu jest *naukowe badanie spraw kolonialnych dla celów praktyki kolonialnej.* Ciało naukowe składa się z 31 profesorów i docentów, 11 doradców i asystentów. Wykładać mogą też osoby stojące poza Uniwersytetem. W semestrze letnim 1939 przewidziane są wykłady i ćwiczenia z dziedziny *geografii, etnografii, prawa, historii i języków kolonialnych (?).* Przewiduje się również *kursy dla lekarzy kolonialnych* i innych specjalistów z dziedziny *medycyny i historii kolonij niemieckich.* Kierownikiem Instytutu został prof. dr. Rein, dotychczasowy rektor Uniw. Hamburskiego.

ZŁÓŻ OFIARĘ NA F. O. M.

Wszyscy prenumerują „ŻEGLARZA"!!!

Pod tym tytułem ogłaszamy

WIELKI KONKURS

Wszyscy stający do konkursu otrzymają półroczne lub roczne bezpłatne prenumeraty „Żeglarza".

OTO WARUNKI:

I. Każdy, kto zdobędzie czterech prenumeratorów półrocznych — otrzyma jako nagrodę półroczną bezpłatną prenumeratę „Żeglarza".

II. Każdy, kto zdobędzie czterech rocznych prenumeratorów — otrzyma jako nagrodę roczną prenumeratę „Żeglarza".

WSZYSCY NASI CZYTELNICY
STAJĄ DO KONKURSU
W ROKU BIEŻĄCYM MUSIMY MIEĆ
1000 PRENUMERATORÓW

Ponadto, każdy pięćdziesiąty prenumerator, otrzyma cenną premię w postaci książki.

CZAS TRWANIA KONKURSU:
10. V. — 10. IX. 1939 r.

Wydawca **Witold Bublewski**
Redaktor **Władysław Drapella**
Sekretarz Redakcji **Stanisław Ludwig**
Kierownik Administracji **Lesław Ringman**

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Nowogrodzka Nr. 5 m. 6.
Redaktor przyjmuje we wtorki od 17—18, tel. 7.40-43. Sekretarz Redakcji w Kierownictwie Harcerskich Drużyn Żeglarskich, ul. Piusa XI, Nr. 8 m. 2. Tel. 9.83-25 codziennie od 11—13. Rękopisów niezamówionych redakcja nie zwraca. Ogłoszenia: strona 120 zł. 1/2 - 70 zł., 1/4 - 40 zł., 1/8 - 25 zł. przed tekstem 50% drożej.

Prenumerata roczna zł. 3, półroczna zł., 1.50, za granicą zł. 5.09. Numer pojedyń. 35 gr. Zmiana adresu zł. 0,50. Przekaz rozrachunkowy Nr. 403.

Zakład Drukarski: St. Michalski i Cz. Ociepko, Warszawa, ul. Nowogrodzka Nr. 28. Tel. 9-65-55

132